無償用

# 事業事前評価表

国際協力機構アフリカ部アフリカ第四課

## １．案件名（国名）

国名：コートジボワール共和国

案件名：日本・コートジボワール友好交差点改善計画

Projet d’Aménagement de l’échangeur d’amitié ivoiro-japonaise

## ２．事業の背景と必要性

(1) 当該国における都市交通セクターの現状と課題

コートジボワールでは、1990 年代からの約 20 年に亘る政治・軍事危機の間に、道路インフラの新規投資や維持管理が十分になされて来なかったため、アビジャン市の道路網約 1,800km のうち 850km が舗装されているに過ぎない（アビジャン市統計）。他方、当国の自動車登録台数の 81%はアビジャン市に集中しており（陸運局統計）、且つ同市における登録台数は 2007 年以降 8～10%ペースで増加している。そのため、特に朝夕のラッシュ時にはアビジャン市内の幹線道路等において著しい交通渋滞が発生している。

(2) 当該国における都市交通セクターの開発政策における本事業の位置づけ及び必要性

2012 年から 2015 年を対象とした国家開発計画（Plan National de Développement）は、国家の富の創出の拡大・持続とその結果の公正な配分を国家開発戦略の方向性の一つとしており、その中で都市内道路及び回廊の整備を重点項目に位置づけている。2000 年にコートジボワール政府が策定したアビジャン都市開発計画（Schéma Directeur d’Urbanisme du Grand Abidjan）は、都市開発の方向性として、幹線道路網整備の推進とともに大量輸送公共交通網の整備による都市交通機能の改善を挙げている。

本事業対象となる日本・コートジボワール友好交差点は、ラゴスーアビジャン回廊等の国際回廊上に位置し、市中心部とアビジャン港及び空港とを結ぶ幹線道路上の交差点（信号処理式ランドアバウト型）である。交差点内の交通量は約 12.5 万台/日と計測され、ピーク時の朝・夕には走行速度が 10km 以下となる等（JICA 調査、2014 年）、同交差点の渋滞が円滑な人の移動や物流の阻害要因の一つとなっている。そのため、信号制御の処理能力にも限界があることから、本交差点の立体交差化が求められている。

(3) 都市交通セクターに対する我が国及び JICA の援助方針と実績

対コートジボワール共和国国別援助方針（2014 年 4 月）において、我が国は「経済成長の加速化」を重点分野とし、アビジャン市の都市インフラや同市を起点とした国際回廊の整備支援をすることとしており、本事業は右方針に合致している。また、我が国は TICAD V 横浜行動計画で「5 大成長回廊整備」及び「戦略的マスタープラン策定」支援を挙げており、当該交差点の改善は上記のうちの「西アフリカ成長リング回廊整備戦略」とも整合する。

なお、JICA はこれまで「大アビジャン圏都市整備計画策定プロジェクト」（2013 年～2014 年）、「アビジャン圏都市インフラ地理情報システム及びデジタル地形図作成プロジェクト」（2013 年～2015 年）等の技術協力プロジェクトを実施している。

(4) 他の援助機関の対応

アビジャン市内のマルコリ地区とココディ地区を結ぶ第三橋のコンセッション方式に

よる建設事業（2014 年 12 月完工）をアフリカ開発銀行（AfDB）が支援。同橋梁の完成により、市中心部と空港とを結ぶ経路が多様化し、市内交通の円滑化の観点において本事業との間で相乗効果が期待できる。

## ３．事業概要

(1) 事業の目的

本事業は、アビジャン市内において日本・コートジボワール友好交差点の立体交差化を実施することにより、交通容量の増強及び市中心部と郊外とを往来する交通の円滑化を図り、もってアビジャン市内の交通利便性の向上と物流改善に貢献するもの。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

アビジャン市（人口約 366 万人）

(3) 事業概要

1) 施設、機材等の内容

フライオーバーの建設、交差点改良、信号機 23 基設置

2) コンサルティング・サービス／ソフトコンポーネントの内容

詳細設計、施工監理等

3) 調達・施工方法

労務・資機材調達は必要に応じ第三国調達を行う。

(4) 総事業費/概算協力額

総事業費 53.38 億円（概算協力額（日本側）: 50.38 億円、コートジボワール国側：3.00 億円）

(5) 事業実施スケジュール（協力期間）

2015 年 6 月～2018 年 12 月を予定（計 43 ヶ月。詳細設計、入札期間を含む）

(6) 事業実施体制（実施機関/カウンターパート）

道路管理公社（L'Agence de Gestion des Routes: AGEROUTE）

(7) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境社会配慮

① カテゴリ分類：B

② カテゴリ分類の根拠：本事業は、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」（2010 年 4 月）に掲げる道路セクターのうち大規模なものに該当せず、環境への望ましくない影響は重大でないと判断され、かつ、同ガイドラインに掲げる影響を及ぼしやすい特性及び影響を受けやすい地域に該当しないため。

③ 環境許認可：本事業の環境影響評価（EIA）報告書は AGEROUTE より環境庁へ 2015 年 3 月に提出され、2015 年 7 月に承認予定。

④ 汚染対策：工事中は、大気質、騒音等について、同国国内の排出基準及び環境基準を満たすよう、大気質については散水による粉塵対策、騒音については適切な状態の建設機材の使用及び作業時間の制約等の対策がとられる予定。

⑤ 自然環境面：事業対象地域は国立公園等の影響を受けやすい地域またはその周辺に該当せず、自然環境への望ましくない影響は最小限であると想定される。

⑥ 社会環境面：本事業は、既存交差点を立体交差化するものであり、用地取得、住民移転を伴わない。

⑦ その他・モニタリング：本事業は、AGEROUTE が、工事中の大気質、騒音等についてモニタリングする。

2) 貧困削減促進：特になし

3) 社会開発促進（ジェンダーの視点、エイズ等感染症対策、参加型開発、障害者配慮等）：本事業の実施により交通弱者を含む歩行者の横断時間が短縮され、利便性・安全性の向上が見込まれる。

(8) 他事業、ドナー等との連携・役割分担：特になし

## ４．外部条件・リスクコントロール

(1)事業実施の前提条件

地下埋設物等がタイムリーに移設されること。

(2)プロジェクト全体計画達成のための外部条件：特になし

## ５．過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

(1) 類似案件の評価結果

マラウイ国「バラサ-サリマ間国道５号線橋梁架け替え計画（2005 年）」の事後評価等において、橋梁の維持管理に係る予算を十分に確保することの重要性、ウガンダ国「カンパラ市内交通事情改善計画（2005 年）」の事後評価では、実施機関職員の離職が信号機の維持管理上の課題となった点が指摘されている。

(2) 本事業への教訓

本事業について、維持管理予算の確保と維持管理人員の増員を先方政府に申し入れ同意を得ている。信号機に関しては、AGEROUTE は同交差点における既存信号機の管理実績を有することを確認している。本事業においては、信号機の保守・管理がスムーズに行われるよう取扱説明書の作成及び操作指導を実施する予定。

## ６．評価結果

以下の内容により本案件の妥当性は高く、また有効性が見込まれると判断される。

(1) 妥当性

「２.事業の背景と必要性」に記載の通り、本事業はコートジボワール国政府の政策と合致している。また、日本・コートジボワール友好交差点の立体交差化により交通容量の増強を図り、市中心部と郊外とを往来する交通を円滑化させることにより、アビジャン市内の交通利便性の向上と物流改善に資するものであり、無償資金協力としての実施意義は高いと言える。

(2) 有効性

1) 定量的効果

| 指標名 | 基準値（2014 年） | 目標値（2021 年）<br>【事業完成３年後】 |
|---|---|---|
| 交差点流入日交通量（乗用車換算 台/日） | 125,000 | 注 117,000 |
| 所要時間 | | |
| ドゴール橋→マルコリ交差点 AM ピーク | 17 分 | 9 分 |
| ドゴール橋→マルコリ交差点 PM ピーク | 12 分 | 7 分 |
| ボワニ橋→マルコリ交差点 AM ピーク | 14 分 | 10 分 |
| ボワニ橋→マルコリ交差点 PM ピーク | 12 分 | 9 分 |

注：目標年次においてはマルコリ地区とココディ地区を結ぶ第三橋（2014 年 12 月完

エ）への交通量転換が見込まれるため日本・コートジボワール友好交差点への流入交通量は減少すると予想されるが、依然 10 万台／日以上の交通量が予測され立体化が必要となる状態は継続する見込み。

2) 定性的効果

・ 旅客輸送や物流の定時性確保（アビジャン港及び空港へのアクセスに係るもの）、交通の利便性の向上、交差点の安全性の向上

## ７．今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる主な指標

6.(2) 1)のとおり。

(2) 今後の評価のタイミング

・事後評価　　　　事業完成３年後

以　上